

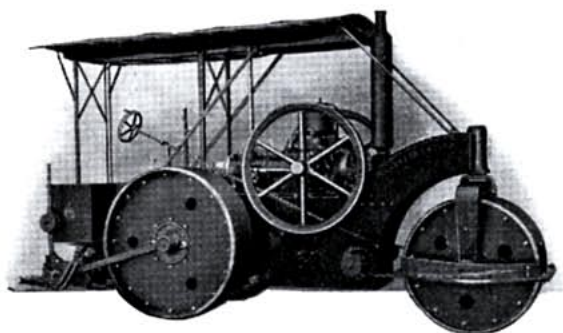
MUNKTELLIS MOTORVÄLTAR



Special-Katalog N:o 89 : MV

MUNKTELLS MOTORVÄLTAR

FÖR DRIFT MED
RÅOLJA – NAFTA – SOLAROLJA
PETROLEUM O. S. V.



NUTIDENS MODERNASTE, KONSTRUKTIVT
MEST FULLÄNDADE OCH DRIFTSÄKRA VÄG-
VÄLT FÖR DRIFT MED FLYTANDE BRÄNSLE.
HÖG EKONOMI O. ARBETSFÖRMÅGA. STOR
STABILITET. SVENSKT KVALITETSARBETE.

ETT ÅRS GARANTI

Munktells Mek. Verkstads A.-B.

Post- & Telegrafadress:
MUNKTELLS

ESKILSTUNA

A. B. C. Code 5th Edition

Liebers Code

Rikstelefon: NAMNANROP

ETABL. 1832

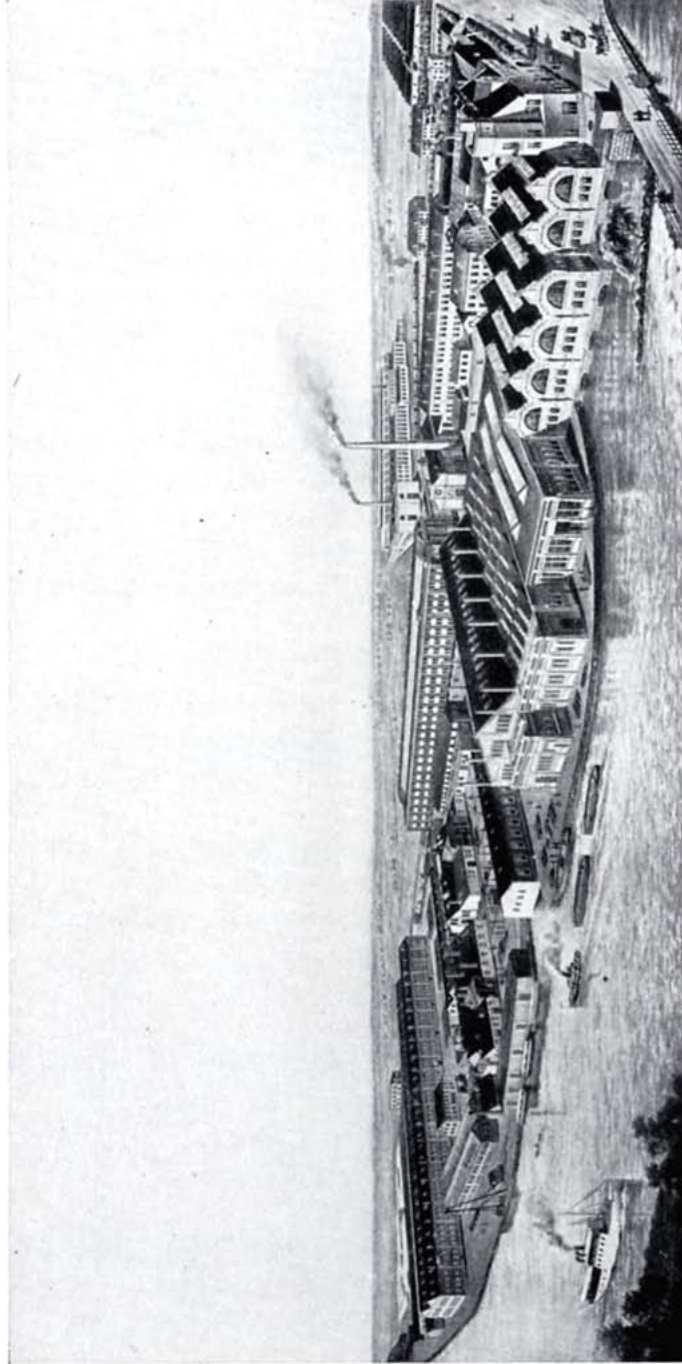
Private Code

AVDELNINGSKONTOR:

Stockholm - Göteborg - Linköping - Sala - Falun - Kristinehamn
Skövde - Växjö - Kalmar - Östersund - Åstorp - Köpenhamn

ILLUSTRATIONER, MÅTT- OCH
VIKTUPPGIFTER GÄLLA UTAN
FÖRBINDELSE.
DENNA KATALOG ANNUL-
LERAR ALLA FÖREGÅENDE

ESKILSTUNA
A.-B. J. O. ÖBERG & SONS BOKTRYCKERI
1 9 2 1



Exteriör av de år 1832 av Johan Teofron Munktell grundlagda Munktellska verkstäderna

SVERIGE HAR ICKE LÄNGRE RÅD ATT HA DÅLIGA VÄGAR!

*Genom att tekniskt rätt utnyttja anslags- och vägskattemedel i för-
ening med lämpliga arbetsmetoder och tjänliga väglagningsämnen,
kan landets vägunderhåll även inom ramen av de nuvarande total-
omkostnaderna göras betydligt bättre och mera effektivt, än vad som
för närvarande är fallet.*

*En god väg har en jämn, fast och ren vägbana av tillräcklig
bredd och kullrighet samt inga tvära krökar eller branta backar.*

Goda vägar möjliggöra en välordnad och ekonomisk vägtrafik.

*Ett ständigt vägunderhåll är ett oavvisligt villkor för bevarande
av goda vägar.*

Prima väglagningsämnen öka vägbanans motståndskraft.

En fast och jämn vägbana

utan gropar eller hjulspår erhålles säkrast och billigast:

när sol och luft kunna torka vägen,

när vatten ej lämnas tillfälle uppmjuka körbanan,

när vägen ständigt omses,

när väglagningsämnen på rätt tid och av god beskaffenhet påläggas,

när åkdon med breda hjulringar användas,

*när man ihågkommer att arbetsbesparande redskap och maskiner
för vägunderhållet lämna ett bättre och billigare resultat än enbart
handkraft.*

Längden av Sveriges vägar utgjorde vid 1914 års slut:

Landsvägar, 6.0 m. bredd 19,107 km.

Bygdevägar, 3.6 » » 43,630 »

Enskilda vägar omkring 65,000 »

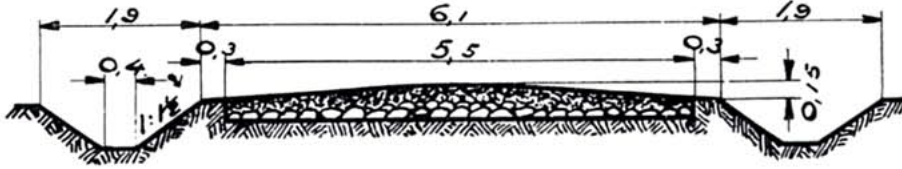
*Kostnaderna för de allmänna vägarnes underhåll samt för vinter-
väghållningen under 1914 utgjorde Kronor 10,929,669:—. Härav
bidrog Svenska Staten med Kronor 1,739,639:—.*

Medelunderhållskostnaderna pr längdmeter väg utgjorde 14,6 öre.

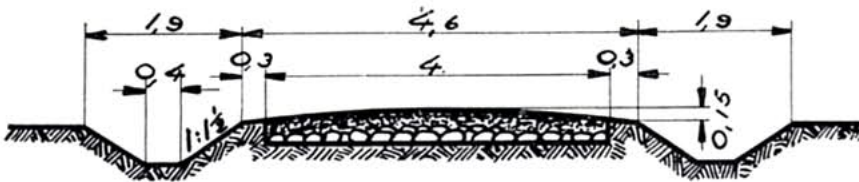
*Totalkostnaden för vägväsendet fördelad på vägfyrk var 1914 16,7
öre pr fyrk.*

(SVENSKA VÄGFÖRENINGEN.)

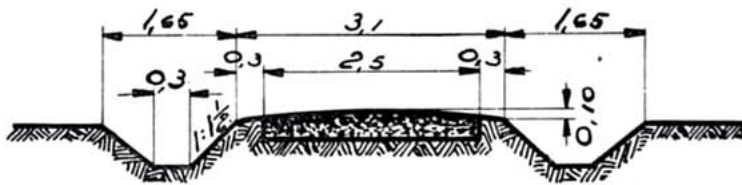
OLIKA VÄGSEKTIONER



I klass väg.



II klass väg.



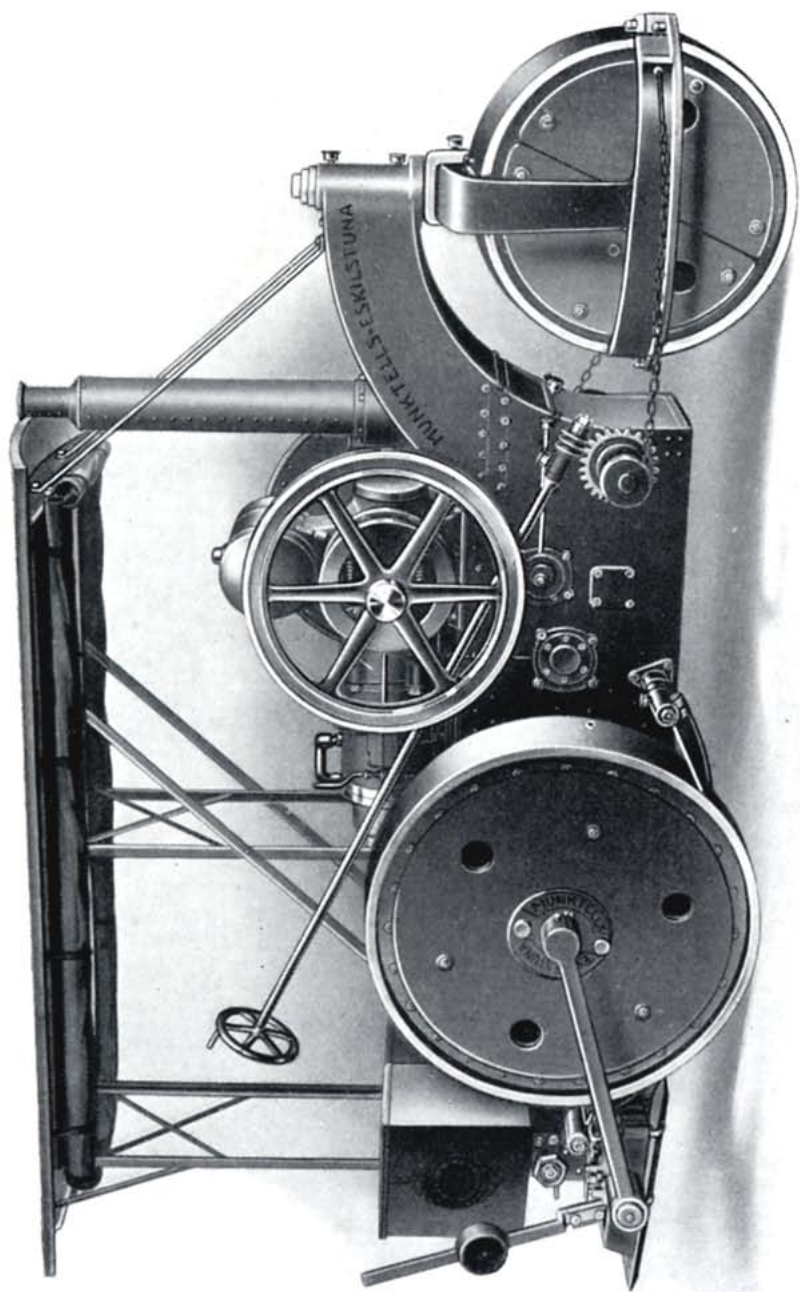
III klass väg.

Igenväxet dike. Hjulspår. Gräs- eller smutsvall.



Reviderad sektion.

Typisk svensk landsväg.



Munktells motorvält med vägrivare.

MUNKTELLS MOTORVÄLTAR

FÖR DRIFT MED RÅOLJA.

SPECIFIKATION.

| V i k t s t o r l e k | 8—10 tons | 12—14 tons |
|---|--------------|---------------|
| Motorns Eff. HK. vid norm. konstant belastning..... | 20 | 20 |
| » » » » maxim., » » | 24 | 24 |
| » varvantal pr minut | 400 | 400 |
| » bränsleförbr. pr Eff. HK. tim. gram* | 275 | 275 |
| Remskivans diam. (friktions-)..... mm | 540 | 540 |
| » bredd | 165 | 165 |
| Styrvalsarnes diameter..... » | 1150 | 1200 |
| » bredd pr st. » | 430 | 470 |
| Drivvalsarnes diameter..... » | 1500 | 1600 |
| » bredd pr st. » | 400 | 450 |
| Total spårvidd för styrvalsarne | 870 | 950 |
| » » » drivvalsarne | 1620 | 1720 |
| Vältens totala längd..... » | 5135 | 5160 |
| » » bredd..... » | 1860 | 1860 |
| » » höjd | 2740 | 2765 |
| Körhastighet norm.: lägsta pr tim..... km. | 2,0 | 2,0 |
| » » högsta » | 4,5 | 4,5 |

* Gäller med 5% tolerans, beroende på brännoljans specifika vikt och värmevärde.

Utan förbindelse.

Med varje motorvält följer: remskiva, centralsmörjapparat, lampa med rensnålar och munstycksnyckel, 2 oljekannor och 1 spritkanna för motorn, nerfällbara jalousier av impregnerad segelduk, 2 lantärnor, 1 hammare, 2 filar, 1 mejsel, 1 pyts samt erforderliga skruvnycklar.

Reservdelar för motorn: 3 kolvringar, 1 tändkula, 1 komplett insprutningsventil med rör, 1 sats ventilkulor, 1 sats ventilmfjädrar, 1 pumpfjäder, 1 regulatorfjäder, 1 sats reservdelar till luftventilerna, 1 sats packningar till bränslepumpen, cylinderlocket och tändkulan samt diverse reservdelar till lampan.

Priserna meddelas på begäran av oss eller våra ombud.

GODA VÄGAR — STORA LASS!



På en dålig väg



kan en medelgod häst med ansträngning framföra 500 kg. å fordon med smala hjulringar.



På en god väg

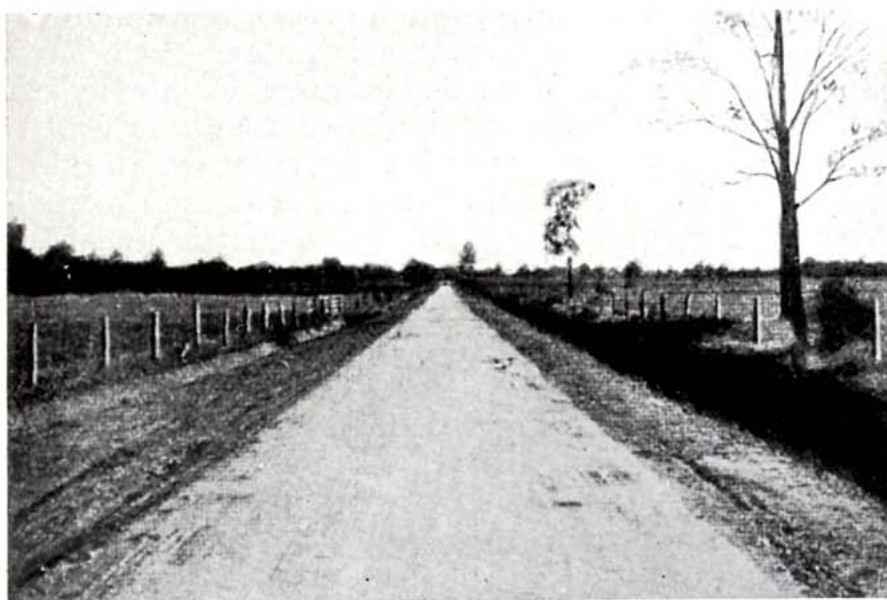


kan samma häst, utan att hårdare ansträngas, framdraga 1200 kg. å fordon med breda hjulringar.

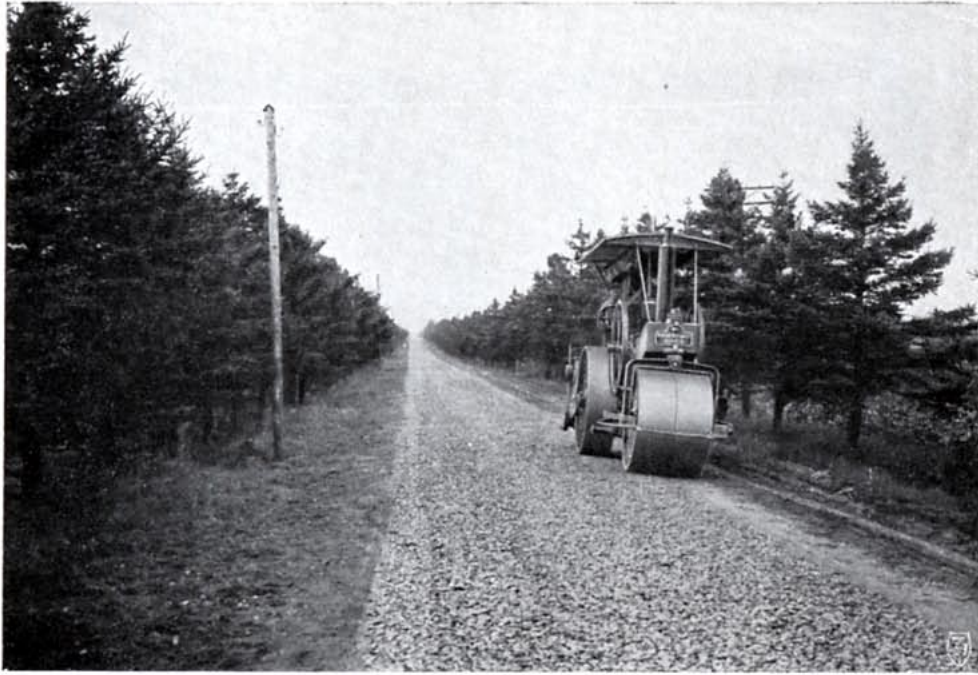
(SVENSKA VÄGFÖRENINGEN.)



*En landsväg
med goda naturliga förutsättningar att lätt kunna hållas i ordning.*



*Samma väg
efter genom goda väglagningsämnen och vältning företagen omdaning.*



MED stöd av de särskilt för skandinaviska förhållanden värdefulla erfarenheter, vi vunnit genom vår mångåriga tillverkning av ångvältar, upp-togo vi år 1913 även fabrikation av motorvältar såsom en av våra specialiteter.

Dessförinnan hade vi emellertid noga följt utvecklingen även på detta område såväl inom som utom Europa och de såväl teoretiska som praktiska resultat, vi därvid uppnått, ligga jämväl till grund för våra konstruktioner.

Vältarna tillverkas i följande för svenska förhållanden lämpliga storlekar nämligen

8—10 tons och 12—14 tons

och kunna medelst gjutjärnsskivor i valsarna, vikterna inom ovan angivna gränsvärden förändras på varje halv ton när.

Drivkraften utgöres av en av våra patenterade, många gånger officiellt prisbelönade horisontala råoljemotorer, som, okänslig för olika slags brännolja, arbetar lika fördelaktigt med i marknaden förekommande råolja som med fotogen. Driftsäkerheten är fullt ut lika stor som ångvältens, men i jämförelse med denna äger motorvältens bland andra följande



STORA FÖRETRÄDEN:

MOTORVÄLTEN

arbetar utan rök, ånga, gnistor och sot.

MOTORVÄLTEN

arbetar utan skötsel av speciellt utbildad maskinist.

MOTORVÄLTEN

arbetar med ringa kylvattenförbrukning.

MOTORVÄLTEN

arbetar med ned till 275 grams bränsleförbrukning pr HK-timma, varigenom driftkostnaderna bliva synnerligen små.

MOTORVÄLTEN

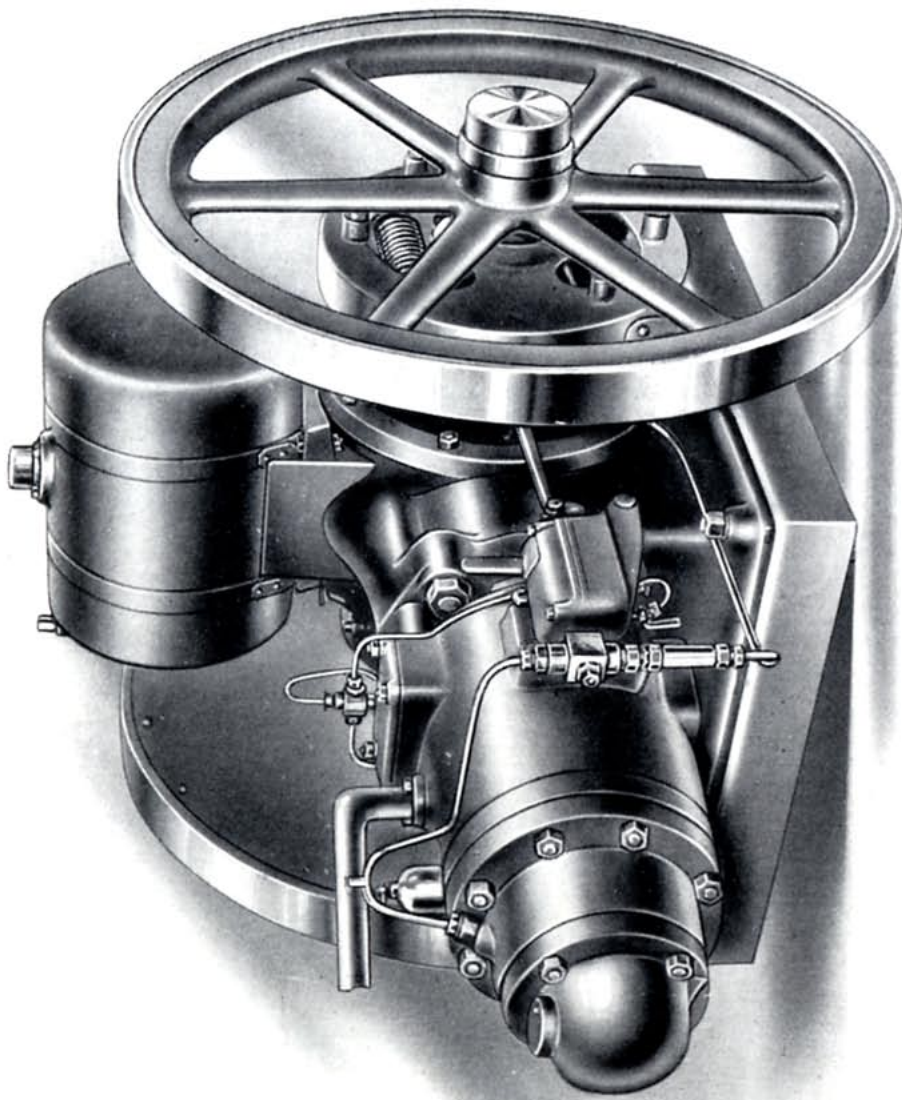
arbetar med låg förbrukning av smörjolja.

MOTORVÄLTEN

arbetar med minsta möjliga tillsyn och underhållskostnader.

MOTORVÄLTEN

kan trots lägre drifts- och underhållskostnader verkställa samma arbete som de bästa och dyrbaraste ångvältar.



MUNKTELLS HORIZONTALA MOTOR FÖR MOTORVÄLT.

Såsom av illustrationen framgår, är motorn av mycket enkel, solid och tilltalande konstruktion. Den saknar varje slags inkrånglade mekanismer, kugghjul och elektrisk opålitlig fändanordning, varför också veni som helst på mycket kort tid kan göra sig förtrogen med dess skötsel.



Hur en landsväg icke bör se ut. Dålig grund och dåligt underhåll.

BESKRIVNING.

MOTORNS KONSTRUKTION OCH ARBETSPRINCIPER.

Såsom redan i föregående omnämnts, utgöres kraftkällan av en 1-cylindrig, horisontal, 2-takts råoljemotor med glöd-tändning, vars ömtåligaste detaljer ligga väl skyddade mot damm, smuts och yttre åverkan. Detta jämte frånvaron av ömtåliga ventiler och opålitlig elektrisk tändanordning gör driftsäkerheten fullt betryggande. Motorn arbetar utan vatteninsprutning.

Sedan motorn enligt i bruksanvisningen givna föreskrifter blivit igångsatt, vilket kräver en tid av intill 10 minuter, är den värme, som alstras genom dess egna arbetssätt, tillräcklig för att även under tomgång hålla tändkulan tillräckligt varm huru länge som helst.

Såsom bränsle kunna de billigaste råoljor användas lika fördelaktigt som fotogen.

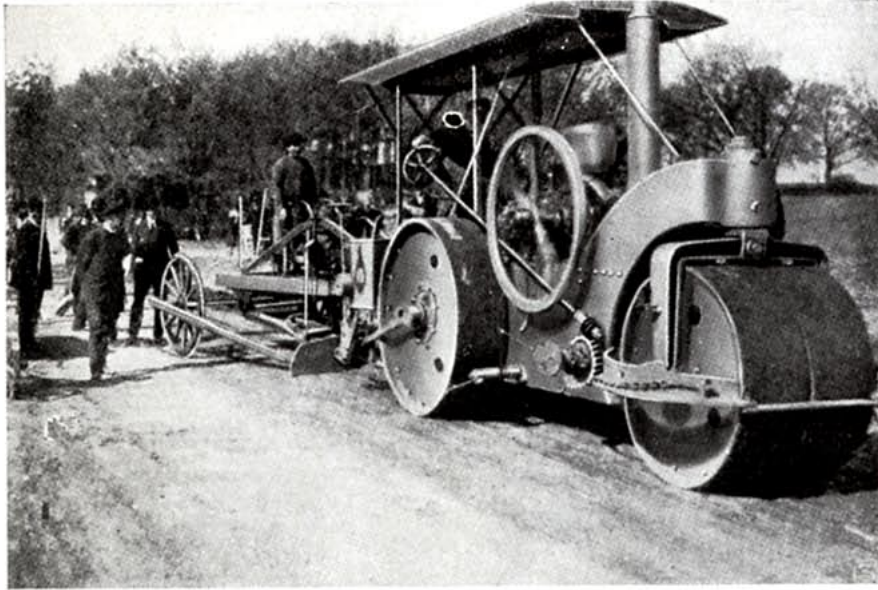


En vidrig situation. En dålig vägs utseende under källossning.

Givet är, att en flercylindrig fyrtakts *benzinmotor*, som en hel del fabrikanter av motorvältar begagna sig av, måste anses för ändamålet fullt förkastlig. På grund av dess lätt förbrända ventiler och i synnerhet för fuktig väderlek känsliga elektriska tändanordning, äventyras benzinmotorernas driftsäkerhet i långt högre grad i kombination med en vägvält än under andra förhållanden, och driftsäkerheten hos välten blir givetvis därefter.

Livslängden hos en solitt byggd motor med lågt varvantal blir även betydligt högre än vad som kan uppnås med en flercylindrig lättbyggd och snabbgående benzinmotor.

Härtill kommer svårigheten att särskilt på landsorten erhålla benzin samt de stränga föreskrifter, som måste respekteras vid densamma förvaring — och sist, men icke minst, att benzinpriset alltid ställer sig flera gånger högre än priset för råolja. Detta har sin stora betydelse speciellt med hänsyn till att bränsleförbrukningen hos en flercylindrig motor pr hästkrafttimme är betydligt högre än hos en 1-cylindrig motor av motsvarande kapacitet.



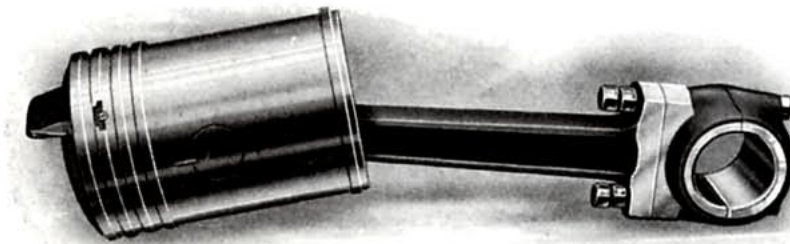
Motorvält och amerikansk vägplog i kombination för att uppnå en god vägsektion.

MOTORNS VIKTIGASTE DETALJER ÄRO FÖLJANDE:

CYLINDERN.

I motsats till flera andra fabrikat äro cylinder och vevhus för alla storlekar gjutna var för sig. Detta är av mycket stor betydelse vid eventuella demonteringar o. d., därigenom att varje detalj blir mera lätthanterlig. Särskild omsorg nedlägges på sammansättningen av materialet, så att detta blir i minsta möjliga mån emottagligt för slitage.

Bearbetning och slipning ske i de modernaste precisionsmaskiner.



Kolv med vevstake och vevlager.

KOLVEN

är liksom cylindern tillverkad av specialjärn samt bearbetad i slipmaskin. Risken för ovala eller med fil bearbetade kolvar, som har ett mycket ofördelaktigt inflytande på såväl driftsäkerhet som bränsleförbrukning, bortfaller härigenom. Kolven är försedd med fjädrande kolvringar, varigenom den för motorns arbete nödiga tätningen uppnås.

VEVSTAKEN,

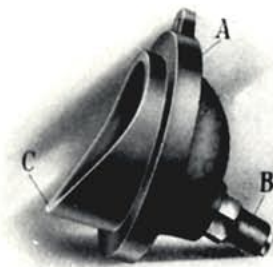
som är tillverkad av prima Siemens Martinstål, är beräknad för mångfaldig hållfasthet. De med densamma kombinerade

KOLV- OCH VEVLAGREN

äro utförda med stora tryckytor för att undvika varmgång. Lagerskålarne för kolvlagret äro helt och hållet av hård fosforbrons samt för vevlagret fodrade med vitmetall.

TÄNDKULAN

är konstruerad för de flesta i handeln förekommande råoljor, såsom texasolja, rysk nafta, mazut, solarolja, rumänska eller galiziska råoljor m. fl., med vilka motorn arbetar lika fördelaktigt som med fotogen.



Tändkula.

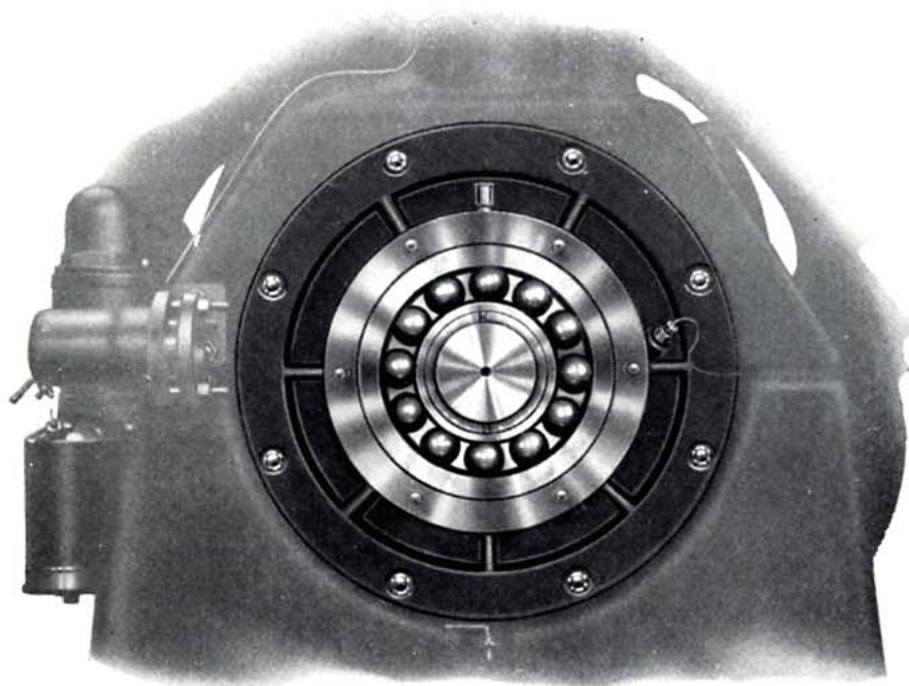
VEVAXELN

är smidd av martinstål samt lagrad i kullager, hos vilka praktiskt taget friktion och avnötning äro reducerade till intet. Härigenom förebyggas de olägenheter i hastigt stegrad bränsleförbrukning, reducerad kraft, oregelbunden gång och ofta inträffande driftstörningar, som alltid så småningom framträda hos motorer med metallager i vevhusets sidolock så snart dessa bliva slitna.

REGULATORN.

Motorn är försedd med en mycket känslig centrifugalregulator som automatiskt reglerar brännoljetillförseln i förhållande till det förhanden varande kraftbehovet, varigenom gången blir lugn och jämn samt förbränningen

fullständig och rökfri. Denna regulator befriar sålunda föraren fullständigt från all inställning och reglering av bränsletillförseln, varför han obehindrat kan ägna sig åt vältens manövrering.



Kullagerkonstruktion.

Genom att vevaxeln är lagrad i kullager uppnås hög verkningsgrad hos motorn samt stor säkerhet och ekonomi i driften.

BRÄNNOLJEPUMPEN

är helt och hållet inbyggd och ytterst omsorgsfullt tillverkad.

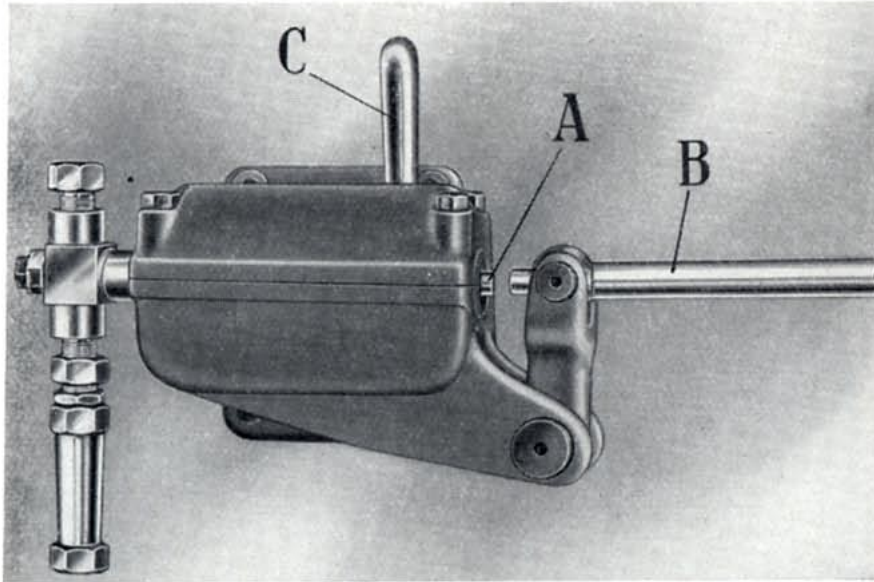
CIRKULATIONSPUMPEN

av kolvtyp och driven från en excenterskiva å vevaxeln tillför det för cylinderns avkylning nödiga kylvattnet.

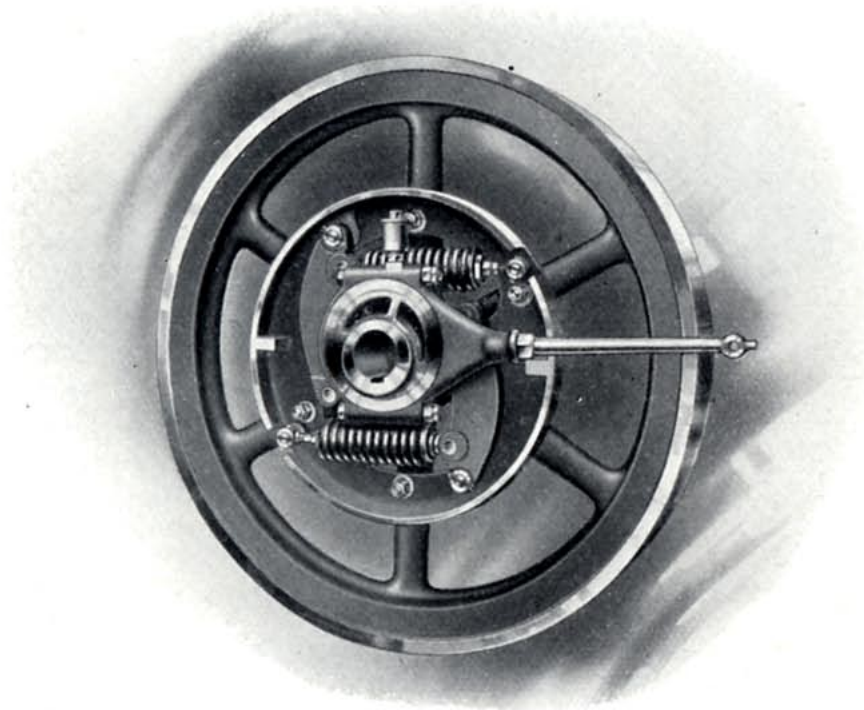
SMÖRJAPPARATEN.

På en tillförlitlig och effektiv smörjning är en motors livslängd mycket beroende. Lika nödvändigt som det är, att för smörjningen använda goda, för ändamålet tjänliga oljor, lika viktigt är det, att smörjapparaten fyller sin funktion.

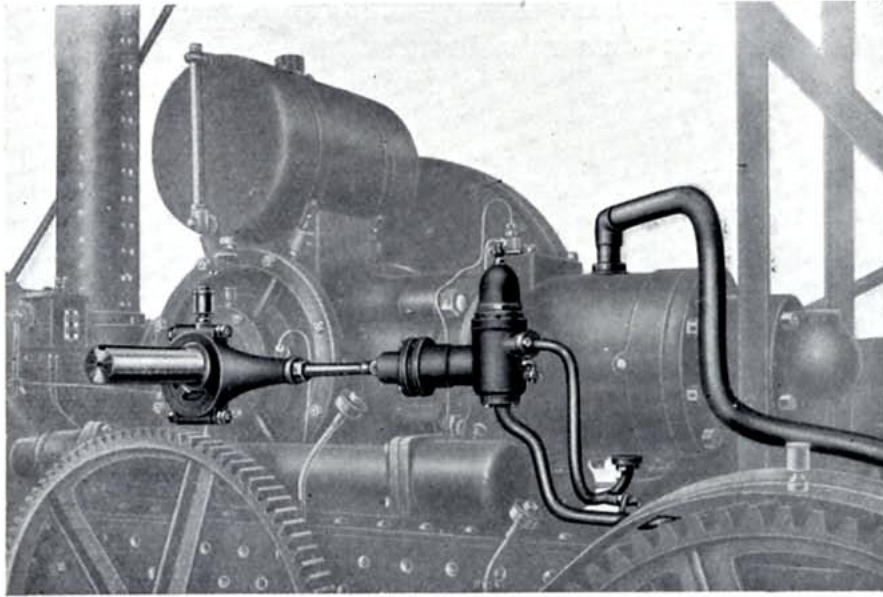
Våra motorer äro försedda med en över hela världen



Brännoljaepump.



Regulator.

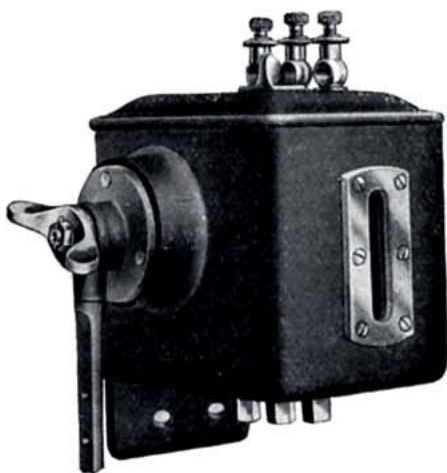


Cirkulationspump.

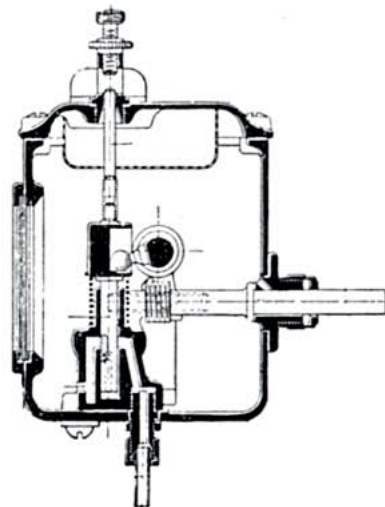
känd centralsmörjapparat, som under tryck frammatar oljan till respektive smörjpunkter. Frånvaron av vekar, ventiler, fjädrar o. d. gör, att smörjningen blir fullt tillförlitlig.

Smörjoljetillförseln är kontrollerbar samt kan under motorns gång regleras efter behov. Apparaten är tillräckligt stor för att motorn, om så erfordras, skall kunna arbeta i flera timmar i sträck utan tillsyn.

Cylindern är försedd med 3 smörjrör, varigenom kolven i högsta möjliga grad är skyddad emot slitage, på samma



Smörjapparat.



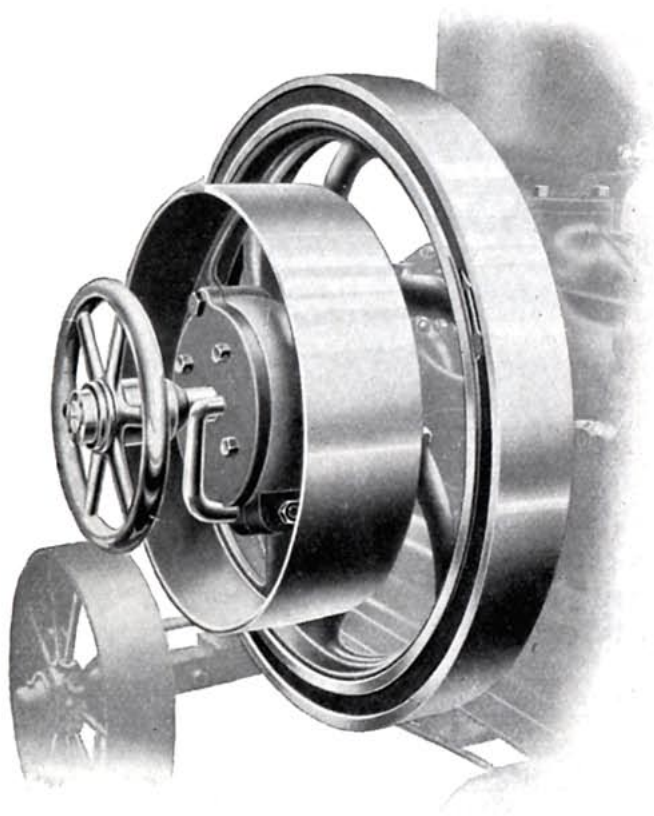
Sektion av smörjapparat.

gång som oljans hela smörjförmåga utnyttjas. För vevlagret användes centrifugalsmörjning, varigenom varmgång i detta under normala förhållanden är utesluten.

REMSKIVAN.

För att motorn skall kunna användas såsom drivkraft jämväl för andra ändamål, är den utrustad med en på svänghjulen apterad remskiva. Speciellt för väganläggningar är en kombination av vält och stenkross lika praktisk som allmän.

För att, då välden arbetar tillsammans med annan maskin, underlätta startningen av motorn samt möjliggöra en ögonblicklig från- och tillkoppling av kraften, levereras emot extra debitering, beroende på motorstorleken, s. k. friktionsremskiva, genom vilken man blir fullkomligt oberoende av nollskiva.



Friktionsremskiva.

Möjliggör en ögonblicklig till- och frånkoppling av kraften.

MOTORPROVNING.

Innan motorn sammanbygges med välden, underkastas den omsorgsfulla prov, varvid kontrolleras, icke allenast att dess olika detaljer funktionera tillfredsställande, utan även att den fyller uppställda garantier såväl beträffande effekt som bränsleförbrukning.

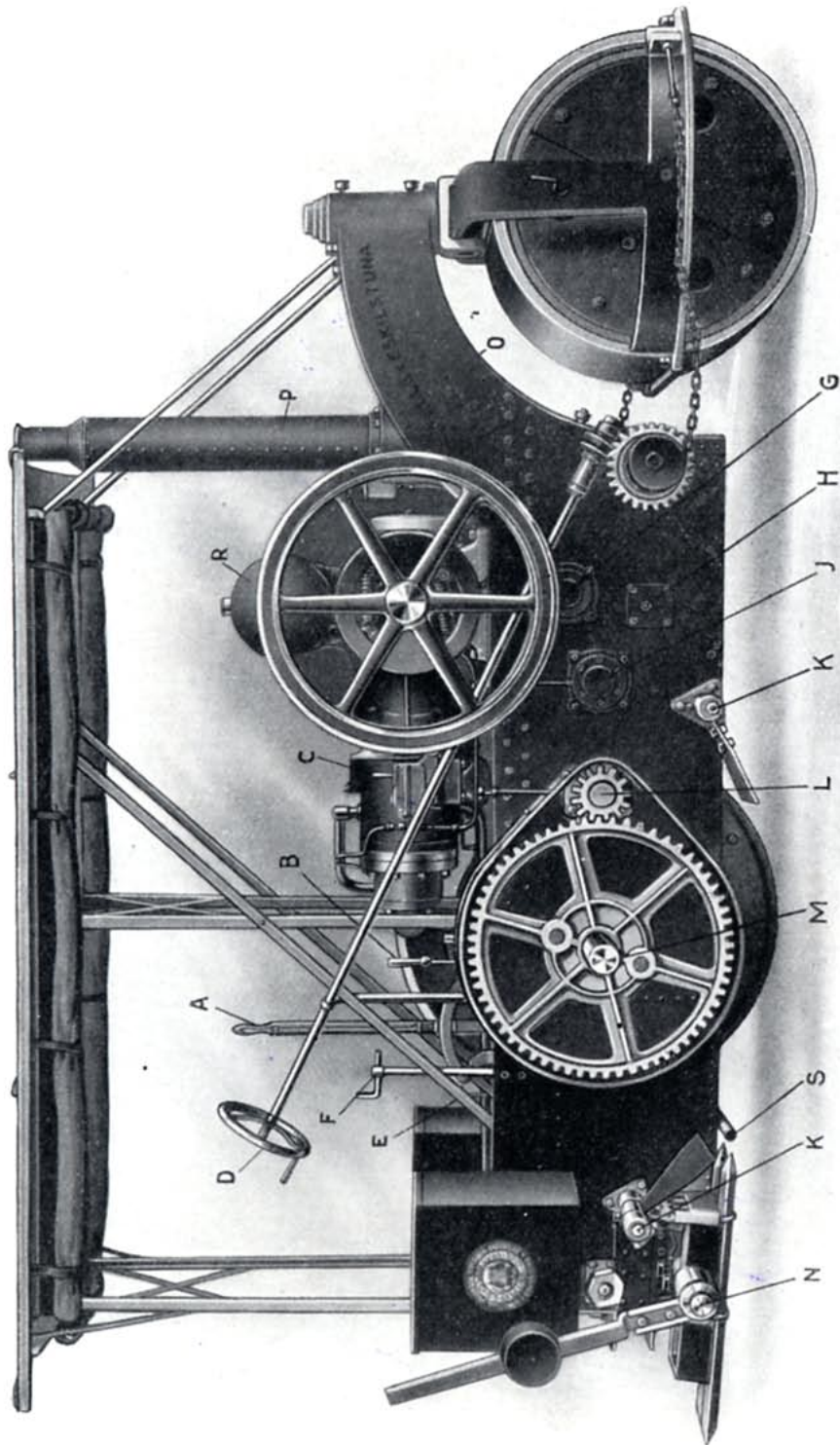
Motorns samtliga detaljer äro beräknade med mångfaldig säkerhet samt bearbetade med största möjliga precision i nutidens modernaste arbetsmaskiner.

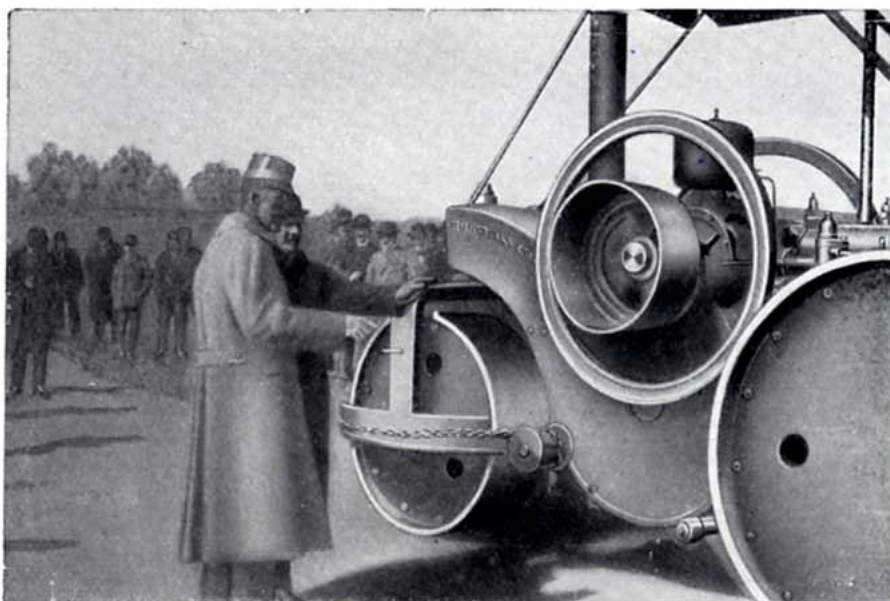


Isolering av vägbanan emot jäslera med granris i dubbla lag.



Grunden på en gammal väg förstärkes.





H. M:jt Konung Gustaf V låter demonstrera motorvälten och gör sig underrättad om dennas konstruktion och arbetssätt.

VÄLTKROPPENS VIKTIGASTE DETALJER ÄRO FÖLJANDE:

RAMEN,

vars tvenne grova sidoplåtar sträcka sig utefter vältens hela längd, utgör en basis för maskineriets samtliga större och mindre detaljer. Frampartiet, vid vilket plåtarna äro fastskruvade, är gjutet och tjänar som ljuddämpare för motorn. För samma ändamål är även motorns avloppsrör utformat, så att denna praktiskt taget arbetar ljudlöst.

I ramens bakre parti är en vattentank av tillräcklig storlek för motorns kylvatten inrymd.

Denna tank står i förbindelse med ett tvärgående avloppsrör, varigenom vägen tillfälligtvis kan spolas på samma sätt som genom de vanligen använda vattenvagnarne.

FRIKTIONSKOPPLINGARNA,

en för »fram» och en för »back» äro s. k. lamellkopplingar vilka tillåta längsta möjliga slirnings- eller tillslagningsperiod utan att, praktiskt taget, förslitas. Genom dessa kopplingar kan vältens sättas igång sakta och mjukt vilket är av utomordentligt stor betydelse för hela vältens hållbarhet och livslängd. Även i detta avseende skilja sig således våra vältar från andra fabrikat, som äro försedda med konkopplingar, vilka tarva speciell omsorg och som, om de skola anses hållbara, hava mycket liten tillslagningsperiod, varav följer en mycket häftig igångsättning. Den för båda kopplingarna gemensamma

TRYCKSKIVAN

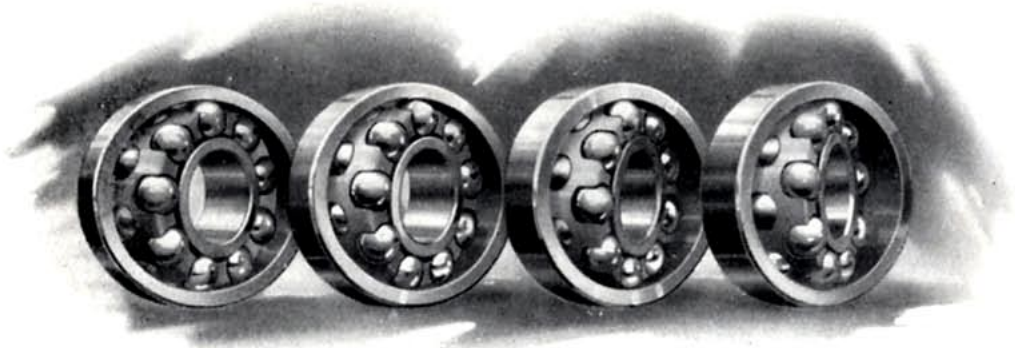
är försedd med ett dubbelverkande specialkullager, som tillsammans med tvenne bakom kopplingarna liggande axialkullager upptager hela tillslagningsstrycket vilket sålunda ej kan förorsaka något slitage med därav följande driftstörningar.

KUGGVÄXLARNA.

Kraftöverföringen från motorn till drivvalsarna sker genom maskinskurna, kraftiga stålkugghjul, dammfritt inbyggda eller skyddade genom solida plåtkåpor. Den hos de flesta andra fabrikat vanliga kraftöverföringen till drivvalsarna med kedja, förorsakande ständiga driftstörningar dels genom att den sträcker sig dels också på grund av att den arbetar på kedjehjul med stor diameter varför den ligger mycket nära marken och vid arbete å lös väg ofta släpar i makadamen, saknas således här.

AXLARNA.

Samtliga kraftöverförande axlar äro tillverkade av högprocentigt nickelstål och, med undantag för drivhjulsaxeln som går i långa utbytbara lager av fosforbrons, lagrade i kullager av världsberömt fabrikat.



Kullager.

Alla driftstörningar i form av varmgång och slitage i lagren äro härigenom borteliminerade.

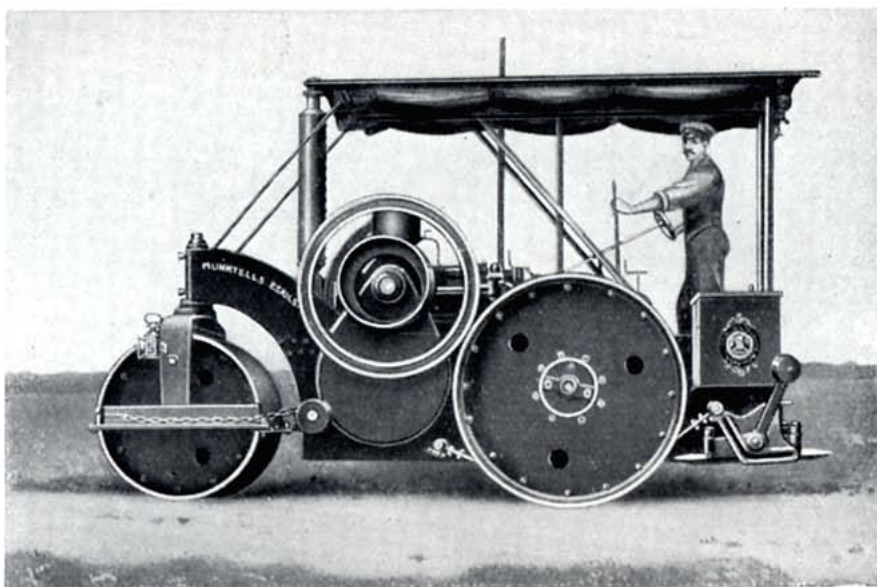
DRIV- OCH STYRVALSARNA.

För att välten skall kunna användas även under ogynnsamma, för att icke säga vidriga förhållanden och därtill arbeta ekonomiskt, *är det av stor vikt, att såväl styr- (framvalsarna) som drivvalsarna (bakvalsarna) hava största möjliga diametrar* och att dess banor äro tillverkade av för ändamålet lämplig stållegering.

Ju mindre valsarna äro, desto större kraftkälla och därmed ökade driftkostnader kräves, och dessutom får välten benägenhet att skjuta upp vägmaterialet i högar framför valsarne, så att vägbanan blir vågformig.

Såväl driv- som styrvalsarna äro utförda så, att dess olika detaljer utan svårighet var för sig kunna utbytas, om så skulle behövas. Alla fyra valsarna äro försedda med dubbla valsskrapor, som för drivvalsarna äro fjädrande.

Drivvalsarna äro förbundna med sina resp. kugghjul medelst tvenne stålbultar fästade på sådant sätt att de lätt och bekvämt kunna borttagas från endera av valsarna och välten därigenom kunna manövreras även i mycket trånga passager.



Det är mycket viktigt, att vältföraren under alla situationer är herre över sin maskin, samt att han, utan att behöva lämna sin plats, har full kontroll över manövreringen och utsikten fri.

MANÖVRERINGEN.

Det är mycket viktigt, att vältföraren under alla situationer är herre över sin maskin, och att han, utan att behöva lämna sin plats, har tillräcklig kontroll över såväl driv- som styrvalsarnas ställning samt utsikten fri. Alldeles förkastligt är, att han nödgas stiga av maskinen för att kontrollera om valsarna arbeta i rätta banor.

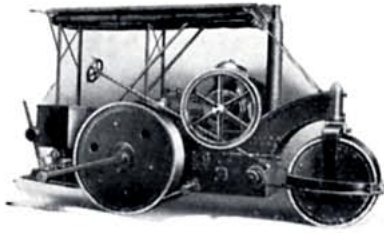
Med hänsyn härtill hava vi förlagt samtliga för manövrering och styrning erforderliga rattar och spakar till en plats, varifrån manövreringen blir den lättast tänkbara. Sålunda ligger styrratten närmast till hands för högra handen, samtidigt som manöverspaken är lätt tillgänglig för den vänstra. Härigenom blir felmanövrering så gott som utesluten även för en ovan förare.

Genom att manöverspaken föres framåt, i medelläge eller bakåt, verkställas manövrerna »fram», »stopp» eller »back».

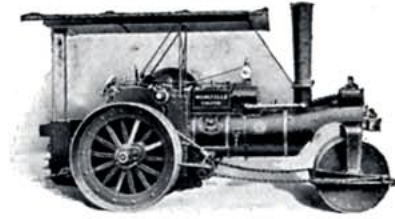
Bromsning i utförsbackar sker medelst en mjukt, men kraftigt verkande fotbroms, som, då så erfordras, kan fastlåsas.

SKYDDSTAK.

Till skydd emot regn är vältens försedd med ett väl stagat tak av järnplåt, tillräckligt stort för att täcka maskineriets samtliga detaljer.



MOTORVÄLT



ÅNGVÄLT

Tyngdpunkten hos motorvälden är förlagd på samma sätt som hos ångvälden.

Välten kan således utan obehag jämväl för föraren arbeta i regnig väderlek, som är den för vägvältning lämpligaste. Såsom sidoskydd finnas nerfällbara jalousier av impregnerad segelduk.

KÖRHASTIGHETER.

Såsom av specifikationen å sid. 7 framgår, hava våra motorvältar två körhastigheter, den större lämplig vid transport, den mindre vid vältning.

Genom ett enkelt handgrepp kunna hastigheterna omväxlas.

STABILITETEN

är för de flesta motorvältsfabrikanter ett hittills olöst problem. Det är sålunda ingalunda ovanligt, att t. ex. de s. k. tandemvältarna d. v. s. sådana, vars drivvalsar gå i samma spår som styrvalsarna, hava hela maskineriet med sin *vertikala* motor samt bränsle- och kylvattenstankar förlagda högt över de i allmänhet mycket små valsarna.

Att en sådan vält ofta utsättes för mycket riskabla situationer, särskilt i kurvor och sidolutningar, är en naturlig sak. Lutningen åstadkommer genom vatten- och oljemasornas förskjutning en ofrånkomlig förändring av tyngdpunkten, som har till följd att välten lätt stjalper.

För vår del hava vi även i detta avseende utgått från samma teori som tillämpats för ångvältarna, vilka som bekant sällan eller aldrig äro utsatta för stjalpningsrisker.

Sålunda hava våra motorvältar genom de utanför vältens kropp liggande drivvalsarna en för den erforderliga stabiliteten tillräckligt bred bas, och genom motorns, utväxlingshjulets och kylvattentankens placering är tyngdpunkten så förlagd, att risken för stjalpning blir lika med noll.



*Motorvälden »sätter sig» på vädkanten, men arbetar sig åter upp.
En ofarlig situation för en stabil vält med stora drivvalsar.*

Av rent praktiska skäl äro vältarna icke fjädermonterade. Avsikten med välden är ju den, att gatan eller vägen skall bliva så kompakt och jämn som möjligt, och detta resultat torde näppeligen kunna uppnås med en fjädermonterad och gungande vält.

VIKTFÖRÄNDRING.

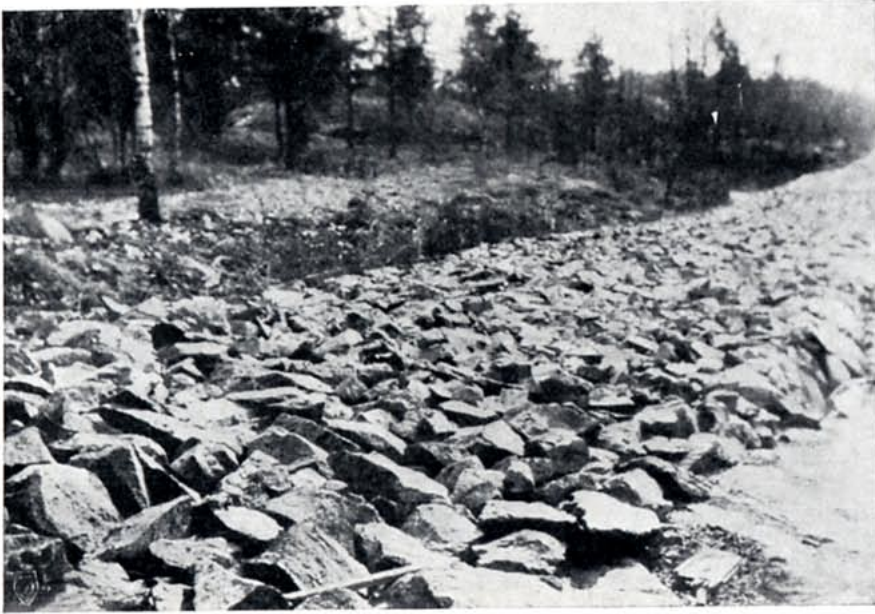
Om man under väganläggningens olika skeden önskar förändra vältens vikt, bör detta, just på ovan angivna grunder, icke ske genom vatten- eller makadambarlast å ramen, utan, såsom vi tillämpa, genom att valsarnas vikt ökas eller minskas genom lätt apter- resp. demonterbara gjutjärnsvikter i valsarna. Belastningen bör även hållas inom vissa gränser och ej gärna överstiga 25 % av vältens totala vikt. Givet är nämligen, att om man, som en del fabrikanter förorda, vid användandet av en lättbyggd vält om t. ex. 5 tons nettovikt, belastar densamma med ytterligare 5 ton vatten och makadam å den ofta mycket svaga och dåligt stagade ramen, resultatet efter kort tid blir en vad man kallar rank ram som formförändras vid vältens passerande över ojämnheter, förorsakande varmgång och hastig förslitning av lager, kugghjul och axlar.



Motorvälten bogserar med lätthet stenkross och övriga redskap för vägunderhållningen. Stigningar t. o. m. 1 : 7½ tagas utan svårighet.



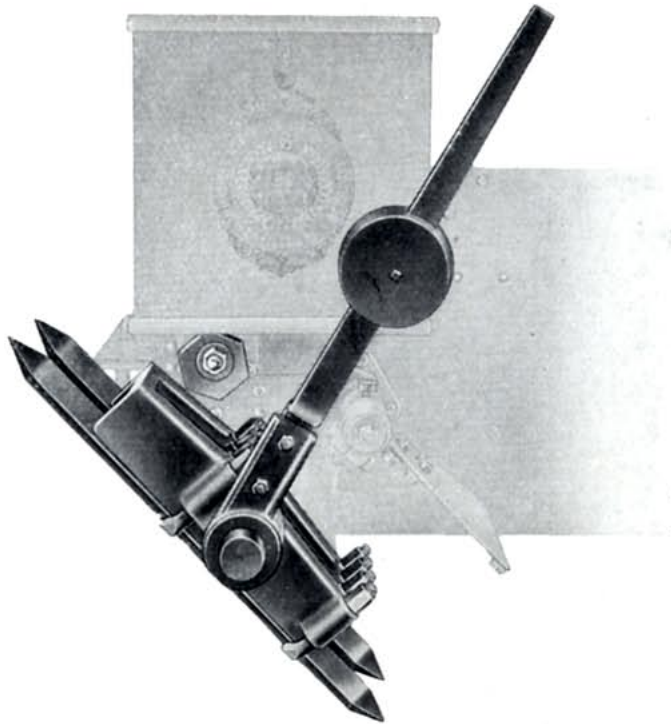
Motorvält arbetande i kombination med stenkross.



En god grund för en nyanlagd väg, i framtiden lätt att underhålla



Ett halvgjort arbete. Den i övrigt vackra vägen lider brist på vältning, och trafikanterna söka sig andra utvägar.



VÄGRIVARE.

Vägrivaren inbesparar tid, arbete och penningar.

VÄGRIVARE.

Det fordomdags använda sättet att under vägarbete hugga upp vägen medelst korpar har nu utbyttts emot det arbete vägrivaren i kombination med en vägvält utför.

I många fall utgör rivaren ett aggregat för sig och släpas under sådana förhållanden efter välten oftast medelst en stålwire.

Om icke annat föreskrives, levereras alla våra vältar *med* vägrivareanordning, bestående icke endast av en, utan av tvenne rivare, monterade på var sin sida om välten och uppburna av en gemensam, genom vältens ram gående smidd axel.

Varje rivare är försedd med 2 vändbara och i båda ändar skärpta stål, som efter skedd tillkoppling automatiskt sättas i funktion så snart välten går framåt, men frånkopplas — likaledes automatiskt — då välten går back.



Vägrivaren i arbete.

Genom att rivarna monterats på ovannämnda sätt, kan vägen upprivas tätt intill vägkanten och föraren har lätt kontroll över rivarens arbete. Någon omflyttning av apparaten från den ena sidan till den andra, beroende på, vilken sida av vägen som för tillfället skall bearbetas, behöver således icke förekomma. Dessutom undviker man, att välten i förväg behöver arbeta i den upprivna massan, allt under förutsättning av, att endast en rivare arbetar och halva vägens bredd bearbetas i sänder, som ju också vanligen är fallet.

Denna i och för sig betydelsefulla konstruktion har kunnat genomföras endast på grund av den totala frånvaron av sådana detaljer på välten, som kunna taga skada av den helt naturligt oundvikliga skakning, för vilken densamma under rivningsarbetet är utsatt.

Vid normal körhastighet avverkar rivaren c:a 2500 m² pr 10 timmars arbetsdag.



Gata i Ringkjöbing (Danmark) med Munktells Motorvält.



En förstklassig vägbana.



En vacker svensk landsväg.



Makadamsortering för hand.

LEVERANSVILLKOR.

Vältarna levereras vanligtvis från lager.

Leverans sker fritt banvagn Eskilstuna.

För provkörning och instruktion om vältens skötsel tillhandahålles montör gratis under en tid av intill 3 dagar på för köparen lämplig tidpunkt, dock skall montören åtnjuta fri kost och logi under instruktionstiden eller äga rätt uppbära motsvarande kontant valuta.

Eventuell leveransförsening, beroende på force majeure, vattenbrist, eldsvåda, strejk, driftstörning hos oss eller våra leverantörer, felgjutning av större gjutgods, försenade materialleveranser eller andra omständigheter, vilka ligga utom vår kontroll, berättigar oss till nödig förlängning av leveranstiden.

GARANTI.

Vi åtaga oss en garanti av 12 månader, på så sätt, att vi för alla delar, som under denna tid på grund av material- eller fabrikationsfel bliva obrukbara, och å vilka bristerna äro så väsentliga, att de icke utan avsevärd kostnad eller svårighet kunna avhjälpas av vederbörande maskinskötare, skyndsammast möjligt franko Eskilstuna gratis leverera nya delar i ersättning, dock har beställaren att själv draga försorg om delarnas montering. För att kunna kontrollera skadans art och omfattning skola alla delar, som önskas ersatta, returneras franco Eskilstuna.

Utbytta delar äro vår egendom.

För direkta eller indirekta förluster, som eventuellt kunna drabba beställaren under den tid, delarne äro under utbyte, ikläda vi oss ej ersättningsskyldighet.

Från garantien äro skador samt fel, som uppstått på grund av yttre åverkan, olyckshändelse, dålig skötsel, överbelastning, naturligt slitage, reparationer utförda av beställaren utan vår vetskap och gillande, felaktig montering, där sådan ej av oss blivit utförd eller annan utom vår kontroll liggande orsak, uteslutna.

Såsom villkor för garantien gäller, att betalningen erlägges i full överensstämmelse med träffat avtal och att eventuella fel och brister anmälas genast de upptäckas.

Garantitiden räknas från fakturadatum.

Öberg